LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS .... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER. — 20 fr. — 10 fr. »

1er Juillet 1900. — N° 94
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr. »
ENCARTAGES. . . . . 500 fr. »

(Cliché Taldot.)

M. MAC INTOSH

Le tireur australien, gagnant du Grand Prix du Centenaire au tir aux pigeons du Cercle du Bois de Boulogne (19 juin.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LES SPORTS A L'EXPOSITION

Le Concours de Jeu de Pelote

BASQUE

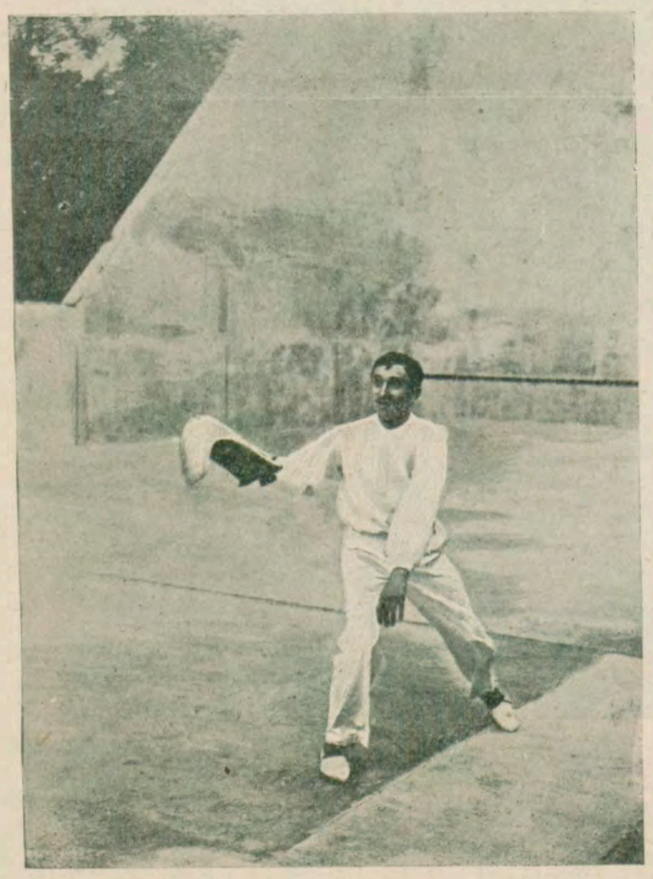
Le concours de jeu de pelote s'est ouvert à Neuilly, le 14 juin et s'est continué dans le courant de cette semaine avec un succès que l'on pouvait d'autant moins prévoir qu'il s'agissait d'un sport entièrement ignoré de la plupart des Parisiens. Pour tous les amateurs de belles performances athlétiques, ce concours a été une véritable révélation. Rien, en effet, ne saurait donner une idée de l'adresse, de la vigueur et de l'endurance dont ont fait preuve les joueurs qui ont participé aux épreuves, et, d'autre part, il nous a été donné rarement de voir un public aussi enthousiasmé, disons le mot, aussi emballé, par un spectacle sportif. C'est que le jeu de pelote est un exercice à la fois puissant et gracieux, c'est qu'il met en évidence, d'une façon saisissante, les qualités individuelles, en même temps qu'il exige une solidarité de tous les instants entre les deux membres de chaque équipe. Ajoutons aussi que les joueurs que nous avons eu l'occasion d'admirer sont de véritables virtuoses de la pelote et que certains d'entre eux atteignent à la perfection. Toutes ces conditions réunies ont concouru à faire des parties de Neuilly-sur-Seine un véritable *event* sportif.

La partie.

Changement de pelote.

Avant d'entrer dans le détail des épreuves disputées, disons quelques mots du *fronton* et rappelons succinctement les règles du jeu. Le fronton de la rue de Borghèse comprend un mur de face de 10 mètres de haut sur 12 mètres de large, un mur latéral formant angle droit avec le mur de face et une piste cimentée de 65 mètres. A un mètre au-dessus du sol et sur toute sa largeur, le mur de face est traversé par une bande métallique. Quant au mur latéral, il porte, de quatre mètres en quatre mètres, des divisions reproduites sur la piste et désignées sous le nom de cadres; ces divisions sont numérotées. Les joueurs au nombre de quatre sont divisés en deux camps qui se distinguent par la couleur de leurs ceintures (*bleues* et *rouges*). Ils sont munis du *chistera*, sorte de grand panier recourbé en osier, d'où la pelote lancée à tour de bras sort avec une vitesse vertigineuse. Chaque camp comprend un joueur d'avant et un joueur d'arrière. Le tirage au sort indique le camp auquel incombe le premier service. Le joueur d'avant de ce camp saisit la pelote et à l'aide de son chistera, la lance au mur de face depuis le cadre six et de telle sorte qu'elle effectue son premier bond entre les cadres 4 et 7. A l'adversaire de la saisir alors et le point se continue ensuite sur toute l'étendue de la piste jusqu'à ce qu'une faute ait été commise, ce qui a lieu si la pelote n'est pas saisie soit au vol, soit après le premier bond, si elle frappe le mur de face au-dessous de la bande métallique ou si elle sort des limites de la piste. Chaque faute compte un point pour le camp adverse et le service est attribué, de droit, à ce dernier.

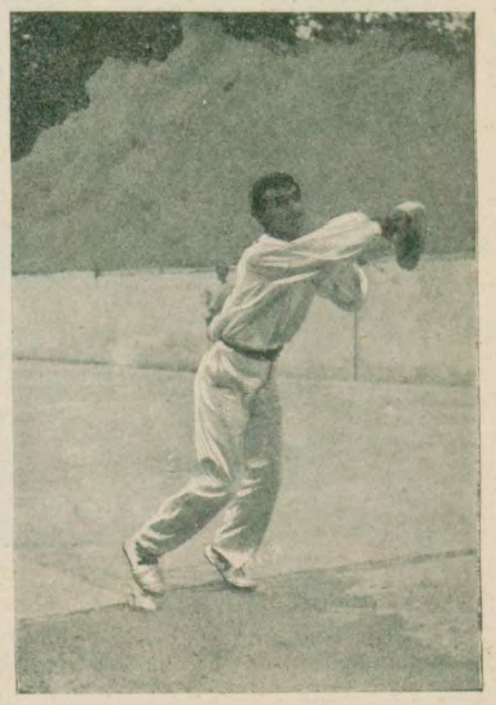
Le marqueur.



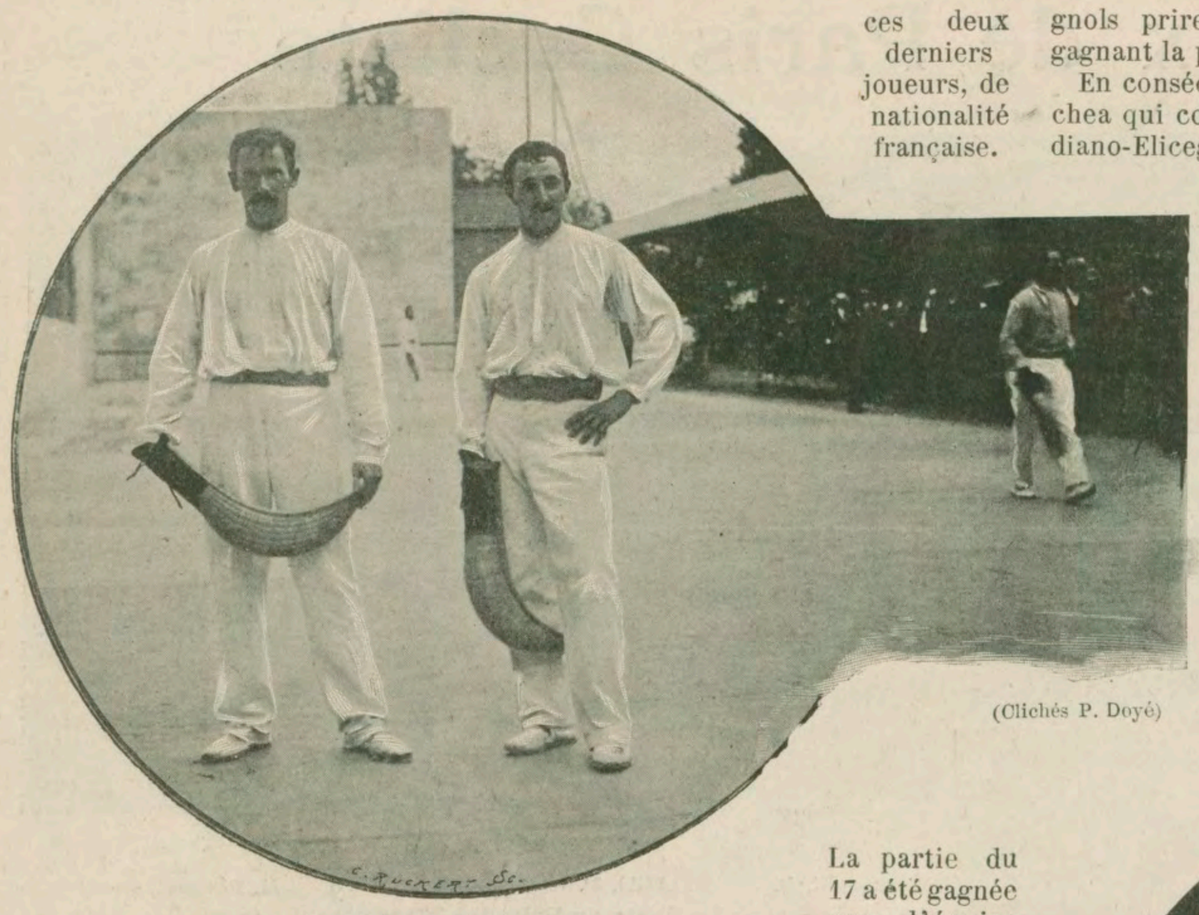
Un service de Barrenechea.

La balle dont se servent les joueurs, ou mieux, la pelote, pour employer le terme consacré, est du poids de 125 grammes; elle est formée de lanières de caoutchouc brut tressées et serrées les unes contre les autres, roulées ensuite dans une couche de laine ; le tout est revêtu de peau cousue, mouillée et qui, en séchant, comprime la balle et en fait un petit boulet très dur et très élastique.

Comme nous l'avons dit plus haut, la première partie a été jouée le jeudi 14 juin ; mais, à la suite de l'arrivée de l'équipe française, cette première partie a été annulée et les épreuves du championnat professionnel n'ont commencé, en réalité, que le dimanche 17. Les équipes de professionnels engagées étaient les suivantes : Elicegui et Abadiano ; Barrenechea et Ituarte ; Chiquito de Cambo et Pierre Apesteguy ;



Point perdu.



(Clichés P. Doyé)

Ituarte et Barrenechea.

La partie du 17 a été gagnée par l'équipe Abadiano et Elicegui sur l'équipe française Chiquito de Cambo et Pierre Apesteguy ; les Espagnols ont fait les 70 points de la partie laissant leurs adversaires à 56 points. Nous devons reconnaître que l'équipe espagnole a joué d'une façon merveilleuse et avec une discipline parfaite, mais une victoire aussi marquée ne s'explique que par le défaut d'entraînement d'un des joueurs français, Pierre Apesteguy, et par la nervosité de Chiquito de Cambo lequel, certes, est un excellent joueur, mais un peu jeune et qui a encore beaucoup de progrès à faire dans la tactique du jeu. La partie du mardi 19 juin a mis en présence les deux équipes espagnoles, Abadiano-Elicegui (rouges) Ituarte-Barrenechea (bleus). Les spectateurs de cette partie n'en perdront pas de sitôt le souvenir, car tous les points ont été disputés avec un acharnement inouï. D'un bout à l'autre, cette partie a été conduite avec une vigueur, une vitesse et une science qui ont fortement impressionné le public. Barrenechea s'est affirmé comme un avant très fin et, à de nombreuses reprises, ses coups feintés lui ont valu les applaudissements de l'assistance. On peut dire que c'est lui qui a décidé la victoire en faveur des rouges. Ceux-ci l'ont emporté laissant leurs adversaires à 62 points.

Un service de Chiquito de Cambo.

La troisième et dernière journée du championnat professionnel a eu lieu le jeudi 21. L'équipe Ituarte-Barrenechea a lutté contre l'équipe française Chiquito de Cambo-Pierre Apesteguy. Après avoir pris une avance d'une dizaine de points, les Français ont été rejoints par les Espagnols, puis, les deux équipes se sont suivies point par point jusqu'au point 67. D'un commun accord, il fut alors décidé que la partie serait poursuivie en 90 points. Mais, à partir du point 72, les Espagnols prirent très nettement l'avance et la conservèrent jusqu'à la fin, gagnant la partie.

En conséquence, le premier prix a été décerné à l'équipe Ituarte-Barrenechea qui compte à son actif deux parties gagnées, le second à l'équipe Abadiano-Elicegui qui en compte une et le troisième à l'équipe française.

Parmi les personnes qui ont suivi ces épreuves si intéressantes, nous avons relevé les noms de tout ce qui compte à Paris dans le monde sportif. On peut dire que les parties de pelote de Neuilly ont produit sur le public une profonde impression et que ce sport nouveau a provoqué l'admiration de tous. Ajoutons, en terminant, que de nouveaux matchs auront lieu dans le courant de cette semaine (mardi, jeudi et dimanche) et souhaitons que l'équipe française puisse, enfin, remporter la victoire.

Les prix attribués sont les suivants :

Concours des professionnels.

1er prix, 800 francs ; 2e prix, 600 francs ; 3e prix, 500 francs ; 4e prix, 400 francs.

Ces prix seront remis en espèces sur le terrain et partagés entre les deux membres des équipes gagnantes. L'équipe à laquelle sera attribué le premier prix, aura droit, pour chacun de ses membres, à un diplôme conférant à ceux-ci le titre de *Champions du monde (professionnels), pour* 1900.

Deux minutes d'arrêt. Buffet !

Concours des amateurs.

1er prix : 2 objets d'art de 150 fr. chacun.

2e prix : 2 objets d'art de 125 francs chacun ; 3e prix : 2 plaquettes en vermeil ; 4e prix : 2 plaquettes en argent ; 5e prix : 2 plaquettes en bronze argenté.

Chaque prix comprendra deux objets d'art qui seront remis aux deux membres de l'équipe gagnante. Les gagnants du premier prix recevront le titre de *Champions du monde (amateurs) pour* 1900.

Outre ces concours, nous aurons également un concours de paume à mains nues, ouvert aux amateurs seulement, avec trois prix :

1er prix : 2 plaquettes en vermeil.

2e prix : 2 plaquettes en argent.

3e prix : 2 plaquettes en bronze argenté.

BERASTEGUI.

Une balle désespérée.

Le Grand Prix de Paris Cycliste

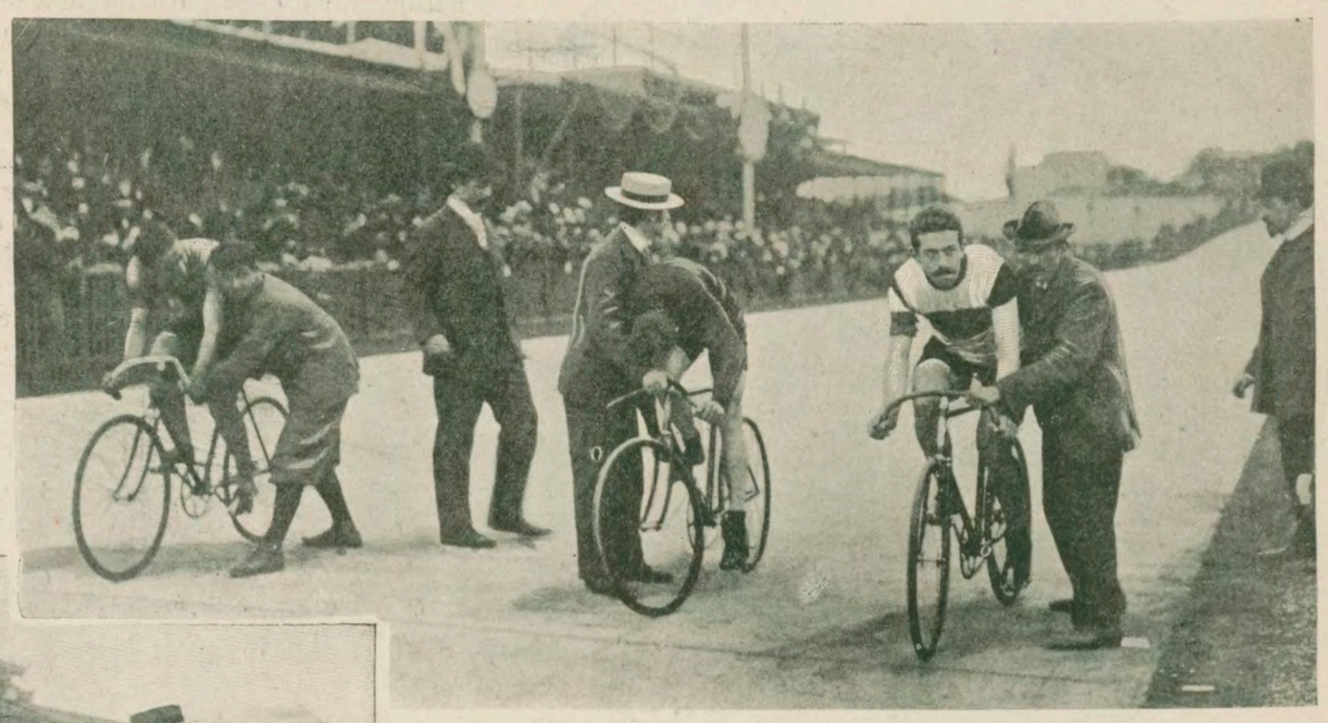
Lorsque, après la première journée du Grand Prix Cycliste, huit étrangers se furent qualifiés pour les épreuves décisives du dimanche suivant, qui aurait dit que la finale serait gagnée par un Français eût été traité de fou.

Et cependant, c'est Jacquelin, ce coureur d'une energie farouche, qui, à force de volonté, est parvenu à décrocher la timbale dorée.

En effet, le jeudi pour la troisième fois, Jacquelin enleva le prix de l'Espérance, qui permet à son vainqueur de se mettre en ligne dans les demi-finales. Inutile de dire que si le public était clairsemé — la pluie avait effrayé beaucoup de personnes — il fut très enthousiaste en voyant son favori, le coureur national, battre les Huber, les Grogna, les Mayer et combien

Jacquelin, 1er. Grogna, 2e. Huber, 3e.

La finale du prix de l'Espérance (21 juin).



Tommaselli, 2e. Seild, 3e. Meyers, 1er. M. Bourreau, commissaire.

La finale du Prix des Etrangers (21 juin).

apprend que la recette des deux dernières années a été dépassée de loin. Le temps, quoique brumeux, resta favorable et le programme put s'exécuter sans aucune anicroche.

Les amateurs ouvrent le feu et, heureux présage pour les chauvins, Vasserot battit le Belge Trelb dans sa demi-finale, Sanz laissa derrière lui l'Italien Spartaco, tandis que Taillandier se qualifiait sans peine pour la finale du Grand Prix des amateurs.

Ce fut du reste ce dernier qui triompha dans l'épreuve décisive, battant Vasserot d'une longueur. Le favori Sanz s'était laissé surprendre.

Puis les grandes émotions commencèrent. Tout d'abord, ce fut la grosse surprise de la journée : Meyers battu par Momo. Ce dernier ayant démarré à l'entrée du dernier virage ne put être rejoint et ce fut dès la demi-finale que Meyers vit tous ses espoirs s'écrouler.

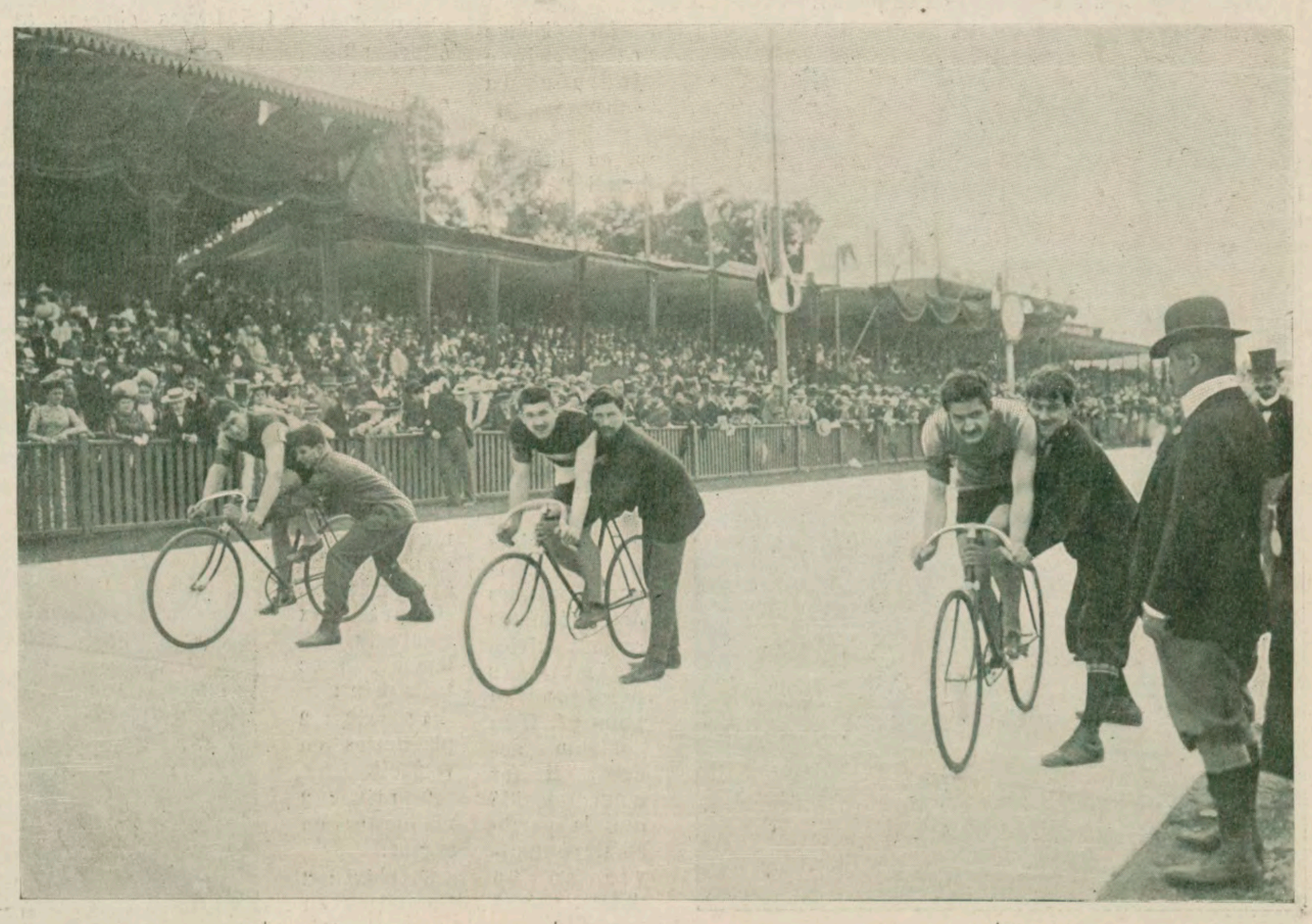
d'autres qui tous avaient le droit d'espérer !

Cette journée de jeudi fut, du reste, magnifiquement complétée par le Prix des Etrangers, qui semblait devoir être une répétition genérale du Grand Prix. Inutile de dire que, suivant la tradition, son résultat fut absolument contraire à celui de la grande épreuve.

Ce fut, en effet, Meyers, le favori, du reste, qui enleva de façon splendide la première place, laissant Tommaselli à une franche longueur derrière lui, après une course des plus régulières, tandis que l'Autrichien Seild terminait troisième.

Ce fut donc Meyers qui prit franchement le bon bout de la cote que d'enragés donneurs établirent pour le Grand Prix. Les faveurs allaient ensuite à Tommaselli et Jacquelin. C'étaient Momo et Jenkins les plus délaissés.

On va voir que la glorieuse incertitude du turf n'a pas perdu son droit. Donc, dimanche, la foule envahit le vélodrome municipal de Vincennes de telle façon que la statistique coutumière nous



Jacquelin. Momo. Tommaselli.

Le Grand Prix de Paris Le départ de la finale (24 juin).

(Cliché J. Beau.)
Jacquelin, gagnant du Grand Prix de Paris sur sa bicyclette CLÉMENT munie de pneus PARIS

Jacquelin. Momo. Tommaselli.

La finale. — Pendant la course.

Dans la seconde demi-finale Tommaselli fit une course splendide rejoignant, après une chasse de 600 mètres, l'Autrichien Seild qui s'était échappé.

Enfin la troisième demi-finale fut pour Jacquelin un premier triomphe. Il battit magnifiquement l'Italien Bixio, si redoutablement vite, et l'Anglais Jenkins qui parut un moment très dangereux.

La finale tint en émotion tout ce qu'elle pouvait promettre. Après trois tours de promenade inquiète, Tommaselli prit franchement la tête, et dans la ligne opposée, augmentant progressivement l'allure, il se trouva en plein dans son action aux 300 mètres. C'était une grosse faute, car il emmenait Momo et Jacquelin. Ce dernier à la sortie du virage eut assez de peine à se faufiler entre les deux Italiens. Il y réussit cependant et, après une lutte acharnée avec Momo, il parvint à battre ce dernier d'un pneu à peine.

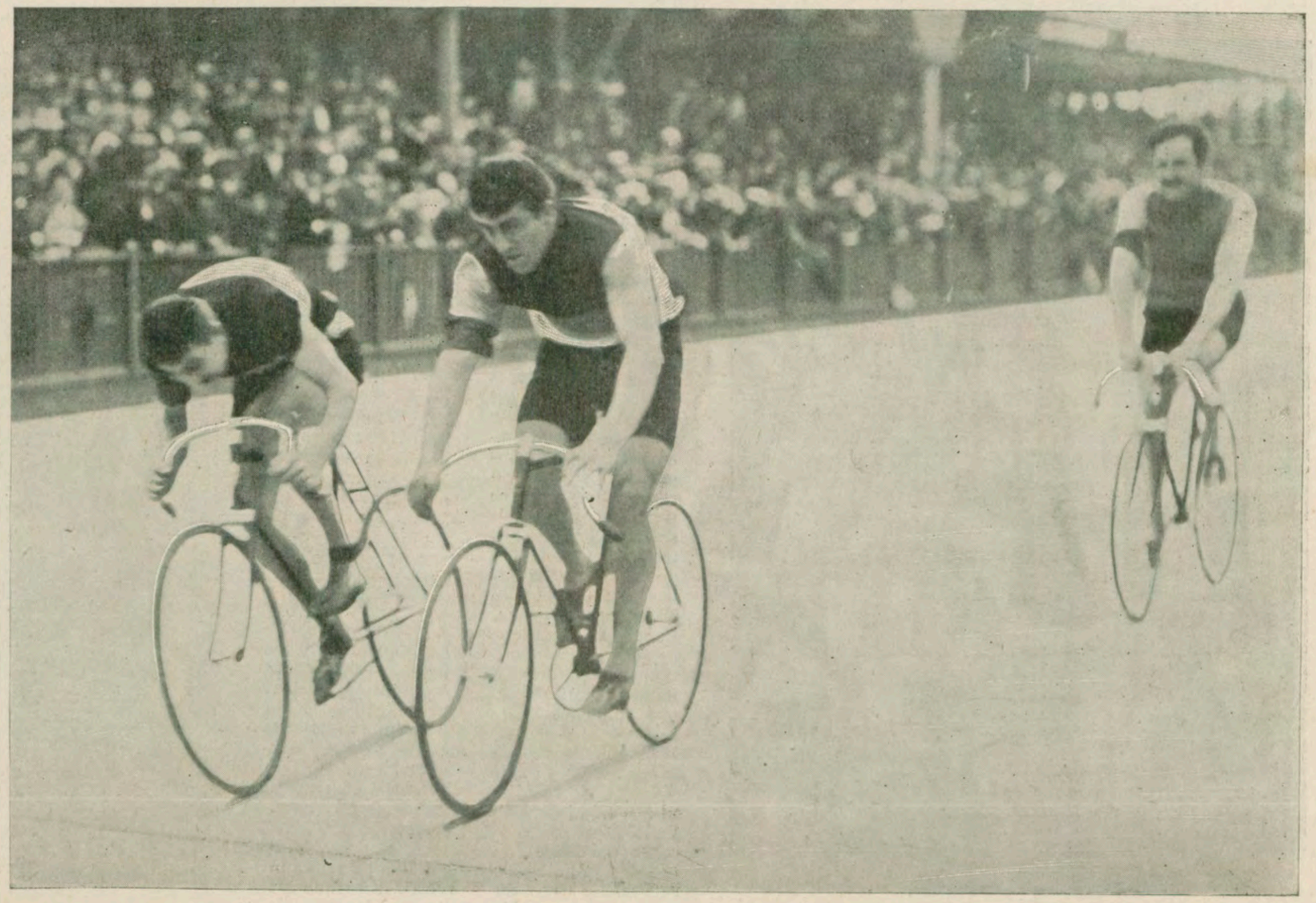
Enthousiasme fou, congratulations générales, tour de piste triomphal du vainqueur, ovations folles, tout démontra combien le public avait eu peur et combien sa joie était immense.

Le prix du Conseil général, une heure avec entraîneurs, permît à Baugé, décidément imbattable, de triompher de Harry Elkes par trois tours et demi. Le coureur américain fit une course stupéfiante de courage. Derrière son tandem, il résista pendant 8 kilomètres au tricycle de Baugé

Et maintenant préparons-nous à savourer les émotions du Grand Prix de l'Exposition et des championnats du monde.

GÉO LEFÈVRE.

(Clichés Taldot.)

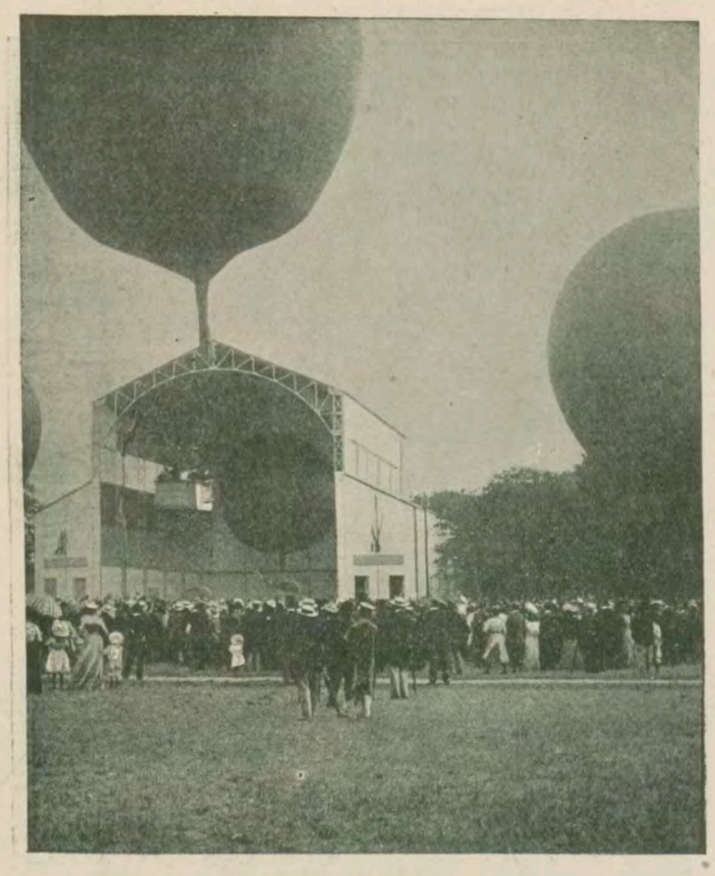


Momo, 2e. Jacquelin, 1er. Tommaselli.

Le Grand Prix de Paris. L'arrivée. Jacquelin bat Momo d'une épaisseur de pneu. Tommaselli, 3e, relevé.

LES SPORTS A L'EXPOSITION

Les Concours de Ballons handicapés



Le hangar des ballons.

Le handicap des ballons proposé par le commandant Renard vient de donner à Vincennes les résultats attendus : résultats médiocres, contestables et contestés, sans intérêt sportif, comme sans intérêt scientifique.

De toutes les opérations laborieuses du jaugeage et du pesage qui constituent le handicapage des ballons et auxquelles une foule légèrement impatiente et houleuse assistait le dimanche 17 juin sans y rien voir et sans y entendre autre chose que les ordres tonitruants d'un porte-voix, de toutes les prescriptions copieusement accumulées sur le papier dans l'épaisseur des documents réglementaires et naturellement négligés, en partie, sur le terrain, dans les embarras du départ, de toutes ces complications opposées par le génie administratif à un programme de Concours qui aurait voulu être aussi simple que celui de la *Coupe des aéronautes* instituée par l'Aéro-Club et donner des résultats aussi appréciables il n'est sorti qu'une épreuve avortée, le *ridiculus mus* d'une montagne en mal de ballon.

Ce qui était prévu est arrivé : deux ballons, non des moins désignés, tant par leur volume que par leur monte pour prétendre aux premières places dans le classement ont échappé je ne sais comment ni pourquoi à un jaugeage scack avant l'ascension. Leur tonnage réel est, paraît-il, différent du tonnage déclaré en toute bonne foi. Par conséquent ils n'ont pas reçu, au moment du départ le poids voulu du lest plombé soi-disant destiné à égaliser les conditions aérostatiques des concurrents. Ainsi s'est trouvée entachée d'irrégularité, au premier chef, une course dont le gain, pour les partisans du handicap, devait revenir au meilleur concurrent. L'événement s'est chargé de faire ressortir le mal fondé de leurs prévisions en donnant le premier prix à M. Balsan dont l'entraînement aérien est notoirement minime, ce qui ne laisse pas de faire honneur, sinon à son expérience d'aéronaute au moins à l'adresse avec laquelle il a réussi à mettre de son côté des chances qui l'ont, ma foi, très heureusement servi.

La durée de son séjour en l'air a été de 18 h. 4 m. à bord d'un ballon de 2,226 mètres cubes (deux mille deux cent vingt-six mètres cubes), portant un autre voyageur membre du jury des concours, 445 kilos de lest disponible et 208 kilos de lest plombé, d'après le tableau du rapporteur, M. le commandant Hirschauer.

M. Jacques Faure s'est placé second par un séjour de 16 h. 47 m. à bord de « l'Aéro-Club » d'un tonnage déclaré de 1,550 mètres cubes (quinze cent cinquante mètres cubes) portant un voyageur amateur, M. le comte de Contades-Gizeux, 310 kilos de lest disponible et 20 kilos de lest plombé.

Derniers préparatifs.

Malheureusement, d'après les mesures prises au retour du voyage, le tonnage réel de « l'Aéro-Club » différerait sensiblement du chiffre déclaré, au point de fausser le Concours.

La difficulté est extrême de départir équitablement aux concurrents le lest plombé parce que la mesure d'un gaz soumis à des influences diverses dont il est impossible de tenir un compte suffisamment rigoureux comporte nécessairement une tolérance très large qui doit se chiffrer, au bas mot, pour un ballon de 1,600 mètres cubes par + 50 ou — 50 mètres cubes. Dans ces conditions le handicap perd toute signification lorsqu'il tourne autour d'un poids de lest plombé de 20 kilos, comme c'est le cas ici.

Le handicap n'est ni sportif ni scientifique dans un concours de durée, où le poids imprécis de l'aéronaute et du passager, le poids de l'enveloppe plus ou moins humide au moment du pesage qui n'est pas simultané pour tous les concurrents, le poids du gaz lui-même dont la température peut être diverse pour les divers ballons, priment forcément en importance sur le poids du lest plombé.

Mais où le handicap devient tout à fait illusoire et incompréhensible c'est dans un Concours d'altitude.

Or, dimanche dernier, 24 juin, nous avons eu à Vincennes, malgré mes vives protestations, un concours de ballons handicapés, car il faut aller jusqu'au bout, à ce qu'on m'assure, dans la voie des errements lorsqu'une fois on y est entré : ainsi le veut la logique supérieure de l'illogisme.

De deux choses l'une : ou les opérations du handicap ne peuvent pas égaliser les conditions aérostatiques des concurrents de manière à leur permettre d'atteindre, au moyen du lest disponible une même altitude avec des ballons de volumes différents, et dans ce cas le handicap n'est plus un handicap ; ou bien ces opérations égalisent les chances des concurrents et dans ce cas tous les ballons, grâce à leur lest proportionnel disponible devant atteindre fatalement la même hauteur, le concours n'est plus un concours.

Avant le départ.

Se douterait-on, après cela, que le handicap ait été sérieusement proposé comme une condition sportive?

Il n'y a qu'un moyen de sortir de l'impasse où nous sommes engagés, c'est de reconnaître loyalement l'erreur commise, d'en finir d'un seul coup avec la réglementation à outrance, d'admettre que le mieux lorsqu'il est impossible est l'ennemi du bien, de revenir simplement au principe fécond de la liberté, de l'initiative personnelle, de dire à chaque concurrent : allez le plus longtemps, le plus loin, le plus haut possible par les moyens qu'il vous appartient de choisir et qu'il ne nous appartient pas de limiter par voie de handicap. Nous n'exercerons notre contrôle qu'au point de vue de la sécurité, de la régularité et de l'intérêt général du concours ; mais nous ne viserons en rien à limiter par handicap l'étendue des résultats que vous pouvez raisonnablement espérer. Nous nous en remettons à votre intelligence et à votre endurance du soin de reculer les bornes précédemment atteintes. Ce serait sportif et scientifique. L'aérostation civile pourrait donner ainsi la mesure de sa force dans les épreuves solennelles de l'Exposition. J'ai demandé, je demande encore qu'on ne lui interdise pas, par des règlements systématiquement prohibitifs de faire au moins autant et un peu plus, si possible, qu'on n'a fait jusqu'ici.

Après M. Jacques Faure se sont classés : 3e M. le vicomte de Gout de Saussine, resté 14 h. 28 m. en l'air. Volume du ballon 1,129 mètres cubes. Passager : M. Lachambre.

4e M. Balzon, resté 9 h. 42 en l'air. Volume du ballon 869 mètres cubes. Parti seul.

5e M. Blanchet, resté 8 h. 19 m. en l'air. Volume du ballon 565 mètres cubes. Parti seul.

6e M. le comte de La Vaux, resté 7 h. 55 en l'air. Volume du ballon 1,600 mètres cubes. Passager : M. Degury.

7e M. le comte de Castillon de Saint-Victor, resté 5 h. 44 en l'air. Volume du ballon 1,000 mètres cubes. Parti seul.

8e M. Juchmes, resté 3 h. 45 en l'air. Volume du ballon 1,730 mètres cubes. Deux voyageurs..

9e M. Revertégat, resté 2 h. 11 en l'air. 540 m. c. Parti seul.

EMMANUEL AIMÉ.

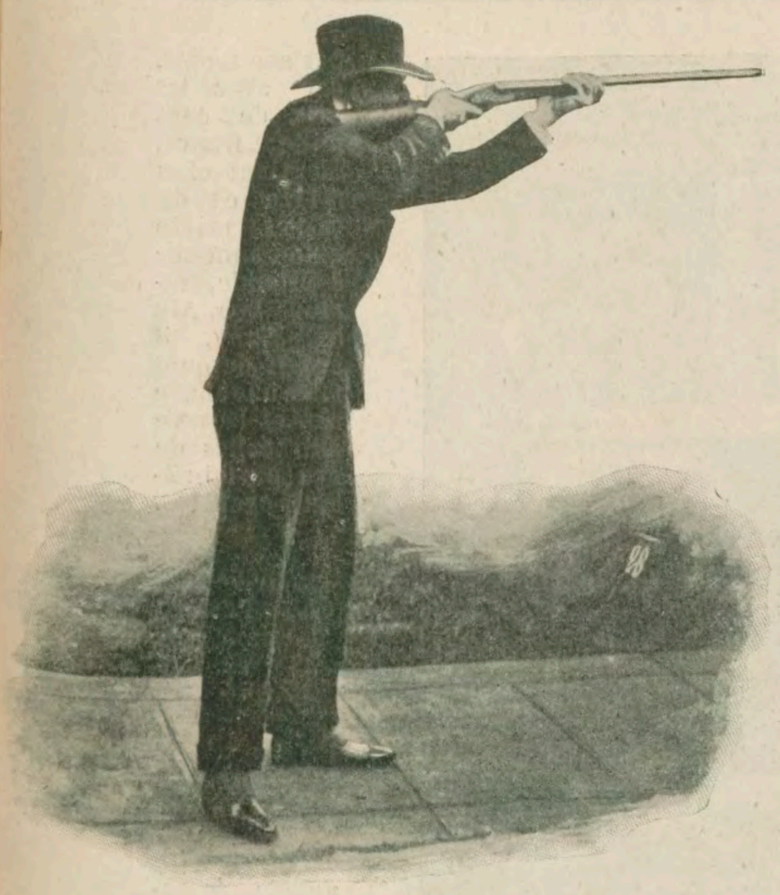
(Clichés Taldot.)

Le comte de la Vaulx.

P.-S. — Au moment de mettre sous presse nous recevons les résultats, hélas ! prévus du Concours d'altitude : Balsan, 5,200 mètres ; Jacques Faure. 4,200 ; Friant, 4,200; comte Henry de La Vaulx, 3,700.

C'est peu, lorsqu'on songe que le record d'altitude est d'environ 10,000 mètres, qu'il y a quelque soixante ans, Biot et Arago étaient déjà parvenus à 7,000 mètres. Réglementation, handicap et décadence !

E. A.



Le marquis de Villaviciosa, deuxième du grand prix du Centenaire.

LES SPORTS A L'EXPOSITION

Le Prix du Centenaire au Tir aux Pigeons

IMPRESSIONS D'UN CONCURRENT

La *Vie au Grand Air* a bien voulu me demander mes impressions sur les grands tirs aux pigeons de l'Exposition qui ont commencé mardi dernier au tir du Bois de Boulogne. Je suis très heureux de pouvoir les lui donner, car, fervent amateur du tir aux pigeons, j'ai éprouvé à cette grande réunion la plus agréable sensation que j'aie ressentie à un concours de cette espèce.

Jamais, en effet, pareil lot de tireurs ne fut réuni ; tant pour le nombre que pour la qualité. On ne comptait pas moins de 198 inscrits, et parmi eux figuraient les meilleurs tireurs français. A cette occasion toutes les réunions de tirs de Paris étaient représentées par leurs meilleurs fusils. Voici à titre documentaire comment se répartissaient les principaux tireurs :

Cercle des Patineurs : MM. de Quelen, Journu, Drevon, de Tavernost, de La Chapelle, prince J. de Chimay, Paul Servais, baron Gourgaud, Desgénetais, A. Guiot, de Lambertye, Demondt, Poincignon, etc., etc.

Cercle agricole : Comte Clary, de Poncin, du Taillis, etc.

Réunion Montesquiou : MM. J. et R. de Montesquiou, de Montyon, etc.

Société du Fusil de chasse : MM. Labbé, Buquet, Pensa, J. Nivière, Pagino, etc.

Club de Maisons-Laffitte : MM. R. Ruddock, R. Penart.

Tireurs belges : MM. de Robiano, Van Hoobrouck, de Lunden, Mouton, d'Ursel, de Pret, de Liedekerke, de Mévius, de la Faille, de Montpellier, Fortamp, etc.

Tireurs anglais : MM. Moncorgé, H. Roberts, capitaine Vernon, F. Hall, C. Robinson, etc.

Tireur espagnol : le marquis de Villaviciosa.

Tireurs américains : MM. Murphy, Finletter, Wadworst Rogers, etc.

Tireurs italiens : MM. Oreste Galleti, Perdezoli, etc.

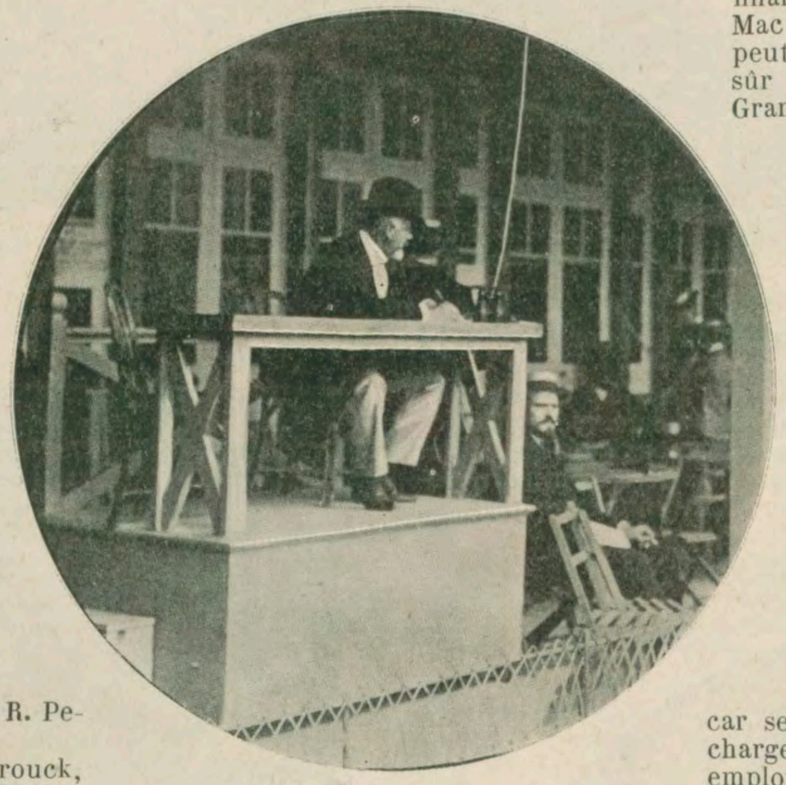
Tireur australien : M. Mac Intosh.

Dans son ensemble le concours a été excellent ; commencé à midi précis, il a duré jusqu'à 7 heures, et à ce moment, le neuvième tour venant de finir, il restait quatorze tireurs ayant abattu neuf oiseaux et qualifiés pour continuer la lutte le lendemain. Mercredi, à midi, le tir a repris et jusqu'au douzième pigeon tous les tireurs sont restés en poule ; au quinzième il ne restait plus que six tireurs : MM. Mac Intosh, de Villaviciosa, Murphy, Journu, de Tavernost et A. Guiot. Ces trois derniers manquaient le quinzième pigeon, et se partageaient les cinquante louis du quatrième prix. C'est à ce moment que la lutte devint palpitante, mais dès lors, on pouvait déjà pronostiquer le succès final de l'Australien Mac Intosh. On ne peut voir tir plus sûr que le sien. Grand, maigre et roux, M. Mac Intosh est d'aspect rustique, il porte la quarantaine bien sonnée et est un professionnel du fusil. Son calme est absolu ; opérant avec une régularité automatique, tous ses mouvements sont les mêmes dès qu'il a pris place sur la planche. Après quelques épaulements préliminaires, c'est d'une voix qui ne trahit pas la moindre émotion qu'il lance son : *You ready*, qui précède toujours du même nombre de secondes le mot *Poule*, le mot d'ordre qui fait donner le vol au pigeon.

Le fameux jockey américain Tod Sloan au tir aux pigeons.

Il tire très vite, sur la trappe même, et dans ce concours, où il vient de gagner le prix du Centenaire en tirant 22/22, il n'a redoublé que trois pigeons, abattant les dix-neuf autres de son premier coup de fusil. Il tire naturellement avec un calibre douze, long de canon et très lourd ; fusil à chien avec des chambres très longues également, car ses cartouches comportent plus de plomb et une charge de poudre un peu plus forte que celle que nous employons. Son coup droit est absolument lisse, ce qui fait qu'avec sa grosse charge le pigeon est pris d'un véritable tourbillon de plombs qui le brisent et le plument, en partie, sur le corps. Il est bien difficile pour des tireurs qui ne sont pas journellement sur la planche de lutter contre de tels professionnels qui, comme M. Mac Intosh, s'entraînent sans arrêt depuis vingt ans.

Le marquis de Villaviciosa, le type de l'Espagnol, grand et mince, très brun, et tirant avec de larges lunettes bleues, est beaucoup moins sûr que le tireur australien, d'abord parce qu'il est beaucoup plus nerveux et ensuite parce

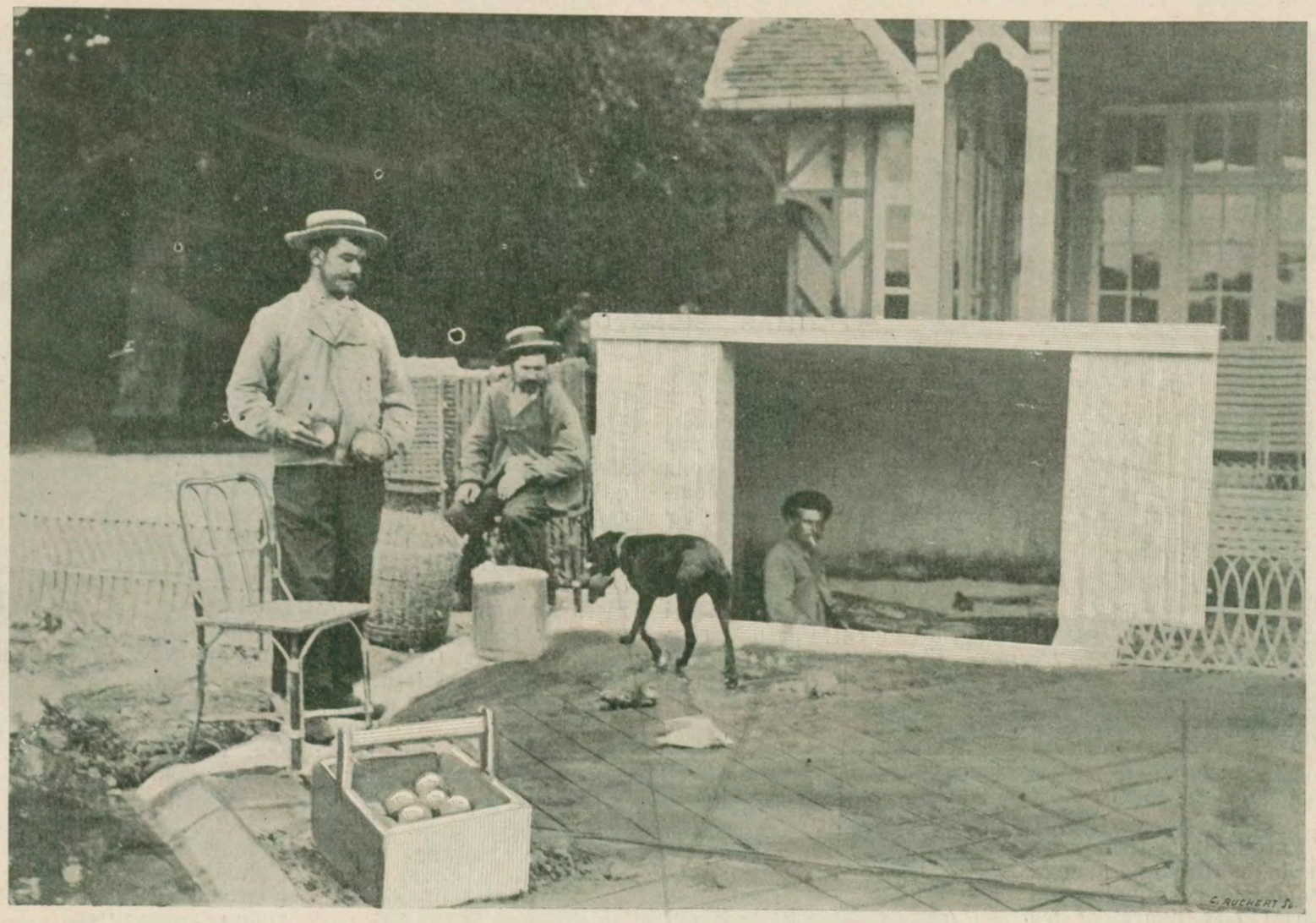


Le bureau du pointage.

Le râtelier d'armes.

qu'il n'a pas l'allure mécanique de l'autre. Il a cependant remarquablement tiré et figurera bien dans le grand prix de l'Exposition, qui se disputera le 25 juin.

Le tireur américain, M. Murphy, est un ancien professionnel qui eut jadis des succès fameux en Amérique. Pendant deux ans il a lâché le fusil pour le golf, mais depuis quelques mois s'est remis au pigeon et aura certainement encore de beaux succès au delà de l'Atlantique. Très élégant tireur, il est beaucoup moins pondéré que Mac Intosh, mais est remarquable par la rapidité de son premier coup; c'est le tireur à la boîte le plus rapide que nous ayons vu au concours.



La récolte des pigeons morts.

En somme, l'impression laissée à tous ceux qui ont assisté à ce concours est excellente; nos tireurs français, presque tous des amateurs, ont fait ce qu'on pouvait attendre d'eux. Si certains d'entre eux, pouvaient et surtout voulaient s'entraîner résolument au tir aux pigeons, ils arriveraient certainement à égaler le tireur australien. Celui qui tenterait l'aventure ne perdrait pas son temps, car avec les prix de cent mille francs, de vingt-cinq mille et de vingt mille qu'on annonce à Ostende, Namur, Spa, Aix et Vichy, il aurait de quoi faire une année aussi bonne que celles de nos plus brillants cyclistes.

RICHARD PENART.

Les trois premiers du Grand Prix du Centenaire.
MM. Mac Intosh, 1er; Marquis de Villaviciosa, 2e, et Murphy, 3e

Nous donnerons dans notre prochain numéro le gagnant du Grand Prix de l'Exposition et la photographie des nouvelles installations du Cercle du Bois de Boulogne.

L'objet d'art du Grand Prix de Paris.
Service à thé Louis XVI sortant de la maison RISLER ET CARRÉ, 16, faubourg Saint-Honoré.

NOS PETITES ANNONCES

A la demande de nombreux lecteurs, amateurs d'objets de sport, désireux d'avoir sous les yeux la liste des « occasions » et le moyen de vendre ou échanger des objets qu'ils ont déjà, nous avons donné à notre rubrique des **Petites Annonces** *une extension considérable.*

Nous publions dans le deuxième numéro de chaque mois un supplément de 4 pages qui est consacré à ces **Petites Annonces.** *Le second de ces suppléments paraîtra le* **DIMANCHE 15 JUILLET;** *nous accepterons les insertions jusqu'au* **3 juillet.**

Le prix est fixé à **5 centimes le mot compté télégraphiquement.**

Nos abonnés auront droit dans le courant de leur abonnement à 25 lignes gratuites dans ce supplément.

Les petites annonces ayant un caractère de commerce régulier ne seront acceptées dans ce supplément qu'au prix de 15 centimes le mot. La mention « écrire ou s'adresser aux bureaux de la **Vie au Grand Air** *» n'est pas admise.*

Promenades dans les grandes Usines d'Automobiles

IV. - LES USINES DE DIETRICH

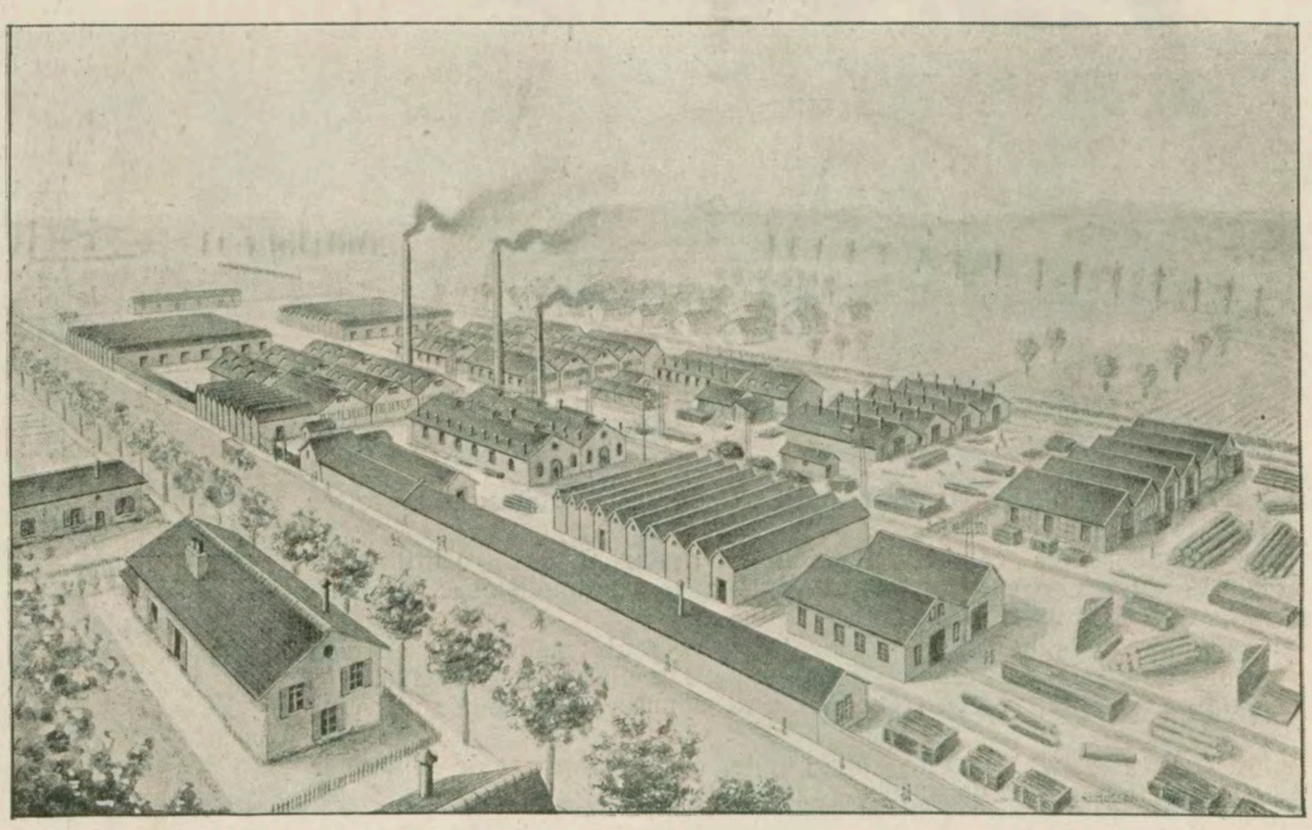
Le hasard de nos promenades nous amène aujourd'hui dans une des plus importantes fabriques d'automobiles, la maison de Dietrich et Cie.

QUELQUES MOTS D'HISTOIRE

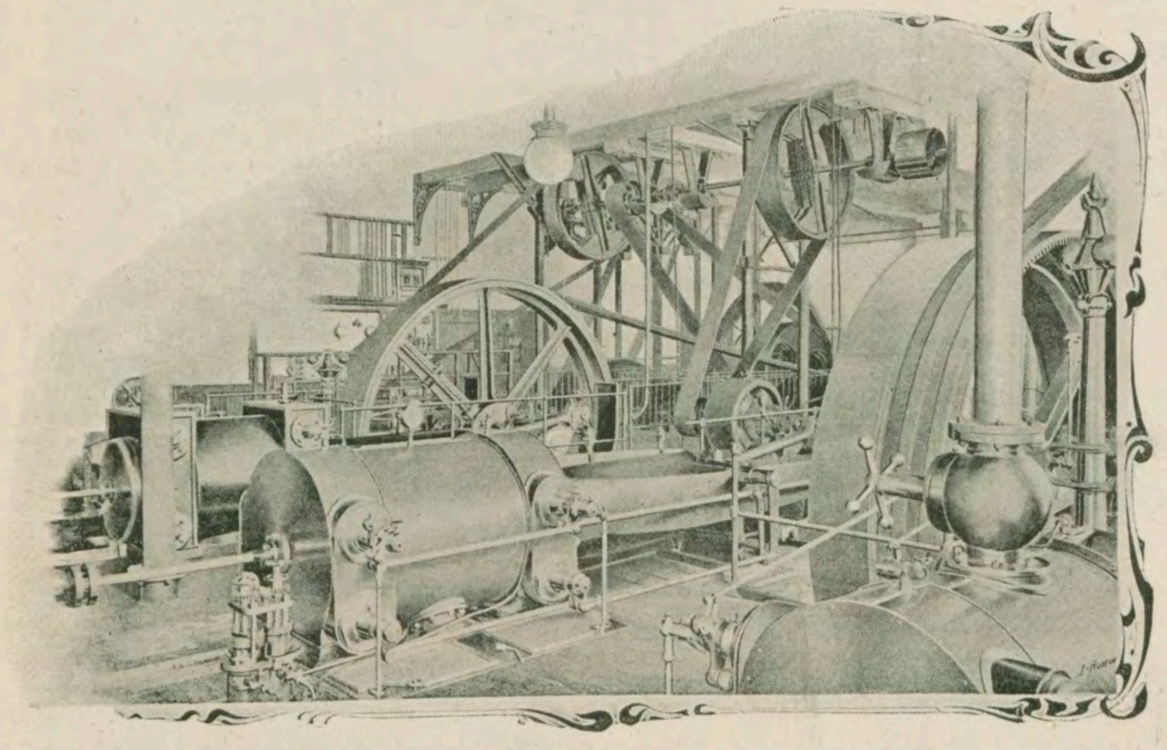
Si la plupart des usines automobiles sont nées d'hier, en même temps que l'objet même de leur industrie, c'est à plus de deux siècles en arrière qu'il faut reculer pour trouver les origines de celle qui nous occupe aujourd'hui. C'est, en effet, en 1684, que Jean Dietrich fonda l'usine de Jaegerthal que lui et ses descendants exploitèrent jusqu'en 1776. A cette époque, le propriétaire était Jean de Dietrich, qui avait été créé baron de l'Empire, en 1762, par l'empereur François Ier. Il acquit les usines de Tirexwelle et de Groses-waser et fit construire les forges de Reichshoffen, l'usine de Rauschendwasser, où furent fabriquées les premières tôles de fer de France, et enfin, en 1769, l'usine de Niederbronn. Louis XV l'investit en 1771 du fief du Ban de la Roche et son successeur lui conféra en 1783 le titre de comte du Ban de la Roche pour lui et ses héritiers.

Il mourut en 1795, après avoir eu la douleur de voir périr sur la guillotine, deux ans auparavant, son fils Philippe-Frédéric de Dietrich, le célèbre maire de Strasbourg, dans les salons duquel se passa cette immortelle première de la *Marseillaise* par Rouget de l'Isle.

Mais la Révolution avait ruiné les Dietrich. Le fils



Vue générale des usines de Lunéville.



La salle des machines motrices.

du malheureux maire, Jean-Albert-Frédéric de Dietrich, fut créé par Napoléon Ier inspecteur forestier des îles et des rives du Rhin pour la haute et basse Alsace. Il mourut en 1806, à l'âge de trente-trois ans, laissant quatre enfants. Sa veuve, Amélie-Louise, née baronne de Berckeim, ses deux fils, le baron Maximilien-Frédéric-Albert et Eugène-Sigismond de Dietrich et son gendre Guillaume de Tierckeim se mirent à l'œuvre. En 1815, une Société par actions sous le nom de Forges du Bas-Rhin fut constituée et subsista jusqu'en 1827. Elle fut remplacée par une Société en nom collectif sous la raison sociale Veuve de Dietrich et fils, qui fut changée en 1856 en de Dietrich et Cie. Pendant ce temps, les usines de Niederbronn et Reichshoffen se transformaient, et le groupe des établissements s'accroissait par l'adjonction des forges et aciéries de Monterhouse et de Metzviller.

Un nouvel acte passé en 1873 prorogea la Société jusqu'en 1898. C'est pendant cette période que furent établis les ateliers de Lunéville pour la construction du matériel des chemins de fer français.

LES USINES ACTUELLES

En 1898, la Société de Dietrich et Cie se transforme : deux Sociétés en commandite simple furent créées : l'une, française, exploitant les ateliers de Lunéville ; l'autre, alsacienne, comprenant les cinq forges et ateliers de construction d'Alsace ; en tout 5.000 hectares de forêts et de nombreuses scieries, fermes, concessions de mines, etc., etc. La Société alsacienne occupe plus de 3.000 ouvriers et employés, celle de Lunéville environ 1.500. La vente annuelle des fonderies s'élève à environ 10 millions de kilogrammes de fontes moulées ordinaires et inoxydées.

LES AUTOMOBILES

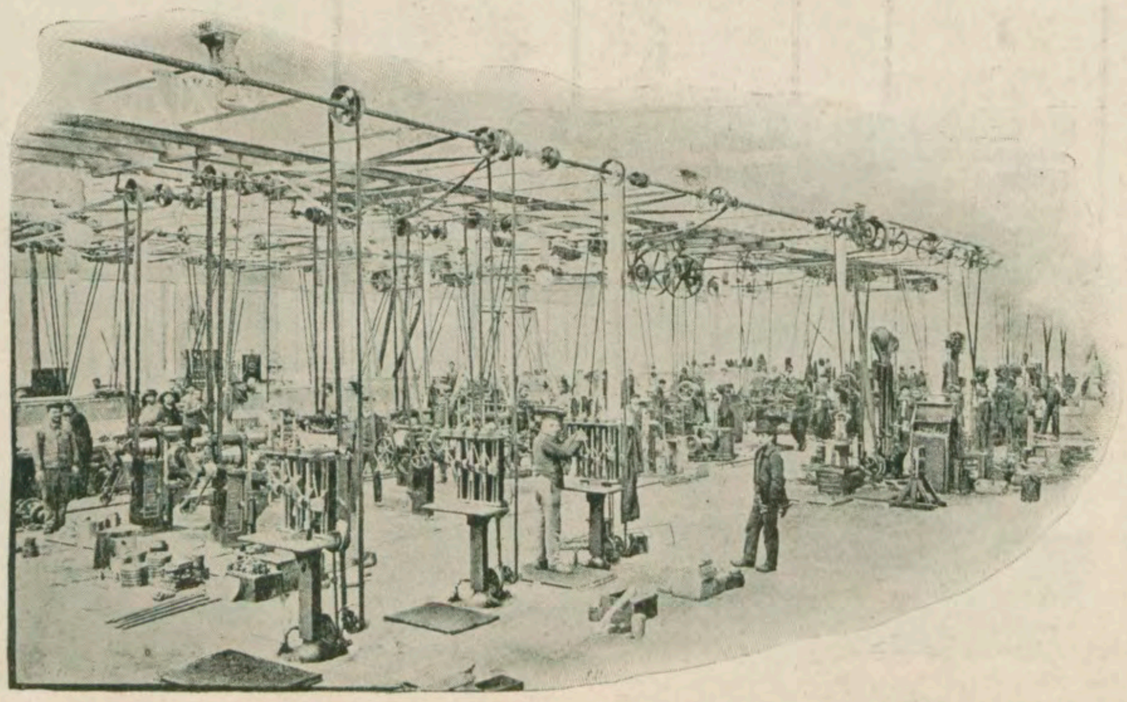
C'est au mois de septembre 1896, à la suite de la course Paris-Marseille et retour, que la maison de Dietrich entra en pourparlers avec Amédée Bollée, de cette autre fameuse dynastie des Bollée, les inventeurs du Mans.

Une nouvelle expérience, le trajet du Mans à Paris, Lyon, Marseille, Monte-Carlo et retour à Lunéville par les mauvaises routes d'Italie, sous la neige et dans la boue, et dont la voiture sortit à son honneur, décida la conclusion de l'affaire.

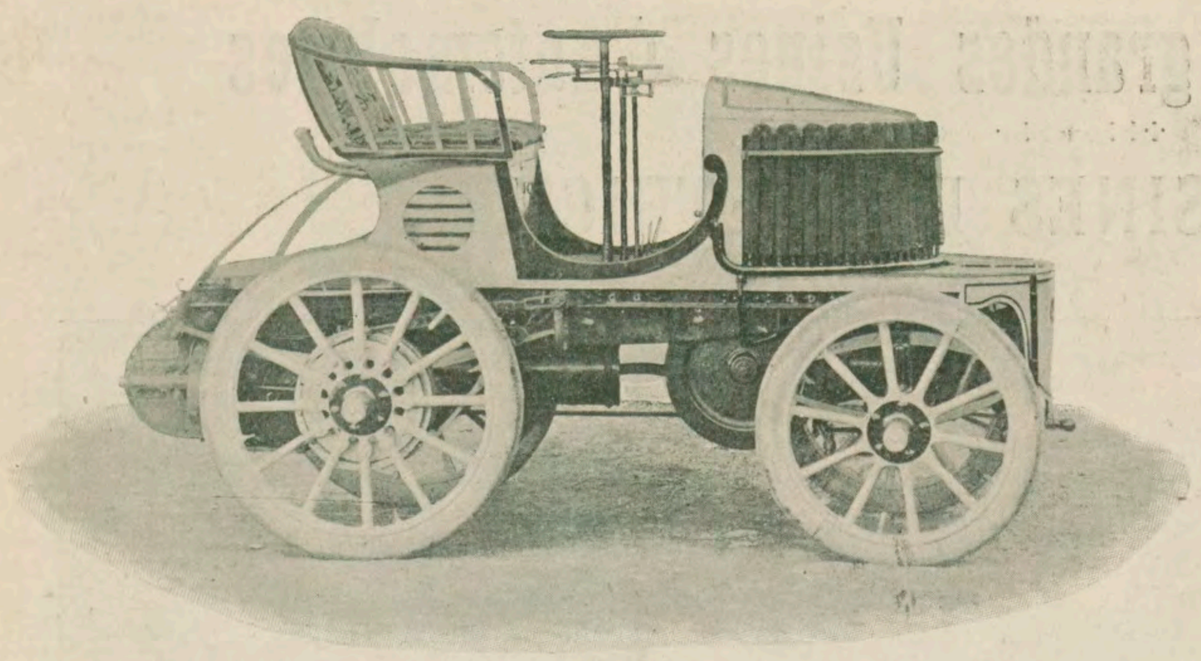
Depuis, en 1898, la Société acheta à M. Amédée Bollée fils ses brevets allemands qui sont exploités maintenant dans les ateliers de Reichshoffen et les brevets autrichiens, suisses, belges et anglais.

Dans des usines comme celle de Lunéville, avec un personnel spécial aussi entraîné, avec des traditions de travail et d'organisation vieilles de plus de deux siècles, un problème entamé est bien près d'être résolu. Aussi, dès leur première apparition, les voitures de Dietrich rencontrèrent-elles le plus vif succès.

C'est avec une de ces voitures qu'à l'automne 1899 MM. Thevin et Houry effectuèrent le trajet de Paris à Saint-Pétersbourg et



L'atelier des tours et machines à percer.



Le duc de course.

retour par les chemins épouvantables de la Russie sans avoir eu à regretter une avarie.

Ce sont encore les camions Dietrich qui seuls ont pu être utilisés au Soudan où la traction automobile est venue apporter un élément de civilisation dans des contrées inaccessibles.

Les ateliers de Lunéville produisent à eux seuls maintenant environ 40 voitures et camions automobiles par mois. Les nouveaux types 1900 très perfectionnés de 6, 9, 11 et 18 chevaux sont appelés cette année aux plus grands succès.

Nous donnons ci-contre trois photographies qui permettront de se donner une idée de l'importance des usines de Lunéville.

LES VOITURES DE 1900

Une particularité des voitures de Dietrich, c'est le châssis unique qui peut recevoir toutes les caisses les plus variées : victoria, break, spider, le châssis est le même. Cet avantage est obtenu par le fait que tous les organes du moteur et de la transmission sont situés au-dessus du châssis. Donnons une description succincte de la voiture de 1900. Le moteur est situé à l'avant, dans l'axe du châssis. C'est un moteur horizontal, à deux cylindres fondus d'un seul jet avec leur enveloppe d'eau. Les bielles attaquent le vilebrequin sur un seul coude et, l'échappement étant commandé alternativement, il se produit une explosion à chaque tour du moteur. L'allumage se fait par incandescence.

Le refroidissement des cylindres est obtenu par l'eau contenue dans une bâche spéciale où elle est froide jusqu'à complet épuisement. Elle parvient aux cylindres par un seul tuyau de petit diamètre et sans le secours de pompe. Ainsi est supprimé un organe délicat et cause de la plupart des pannes dans les autres systèmes.

La vapeur de l'eau de refroidissement des cylindres passe dans un conducteur à ailettes placé à l'avant de la voiture où elle se refroidit et revient à l'enveloppe du moteur.

Le mouvement est transmis aux organes moteurs au moyen d'une courroie. L'embrayage se produit par le déplacement de la courroie au moyen d'une fourche manœuvrée par une manette placée à portée de la main du conducteur. Il y a quatre vitesses et une marche arrière.

Le carburateur est à niveau constant, la direction se fait au moyen d'un volant irréversible.

Nous donnons ci-contre la photographie des différents types de voitures les plus répandus.

Voici d'abord le duc de course. C'est la voiture de course d'amateur. Certes, ses 12 chevaux n'ont pas la prétention de tenir la tête dans les grandes épreuves de professionnels. Mais les vitesses qu'elle est capable d'atteindre en font la voiture toute désignée pour les buveurs d'air que n'effrayent pas les 50 kilomètres à l'heure.

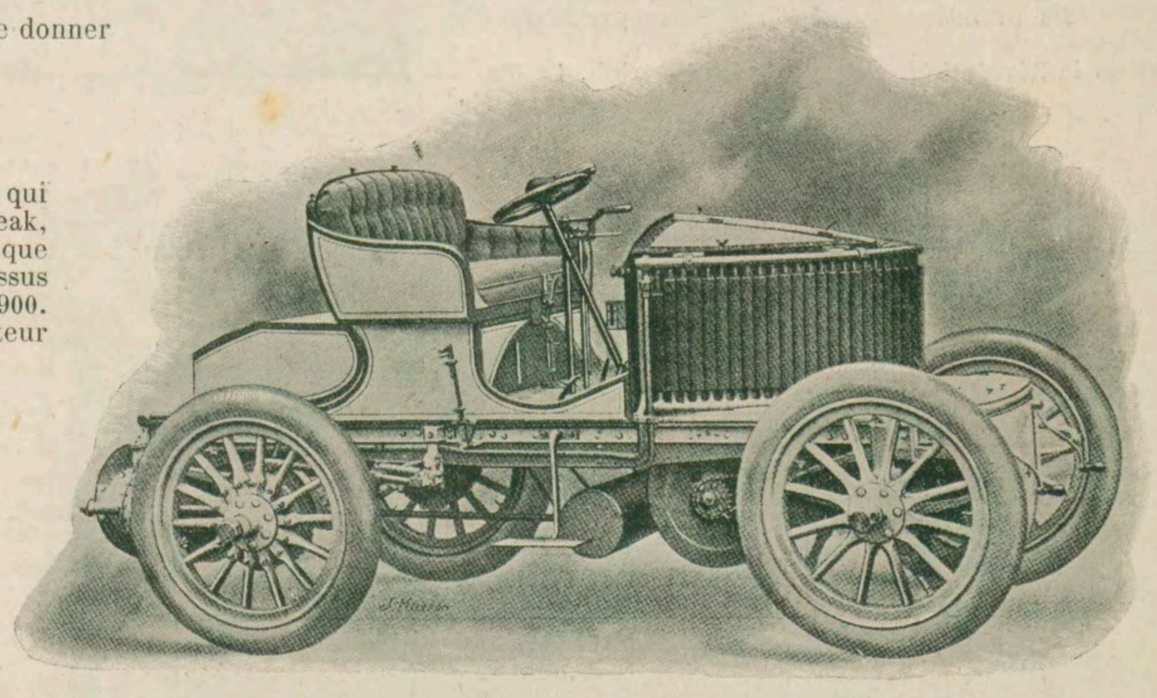
La voiture de course 1900 est d'un type nouveau. Elle est munie d'un moteur de 18 chevaux, capable de dépasser 90 kilomètres à l'heure.

La victoria est un modèle très pratique. La capote peut s'enlever complètement, ce qui permet de transformer la voiture d'hiver en voiture d'été.

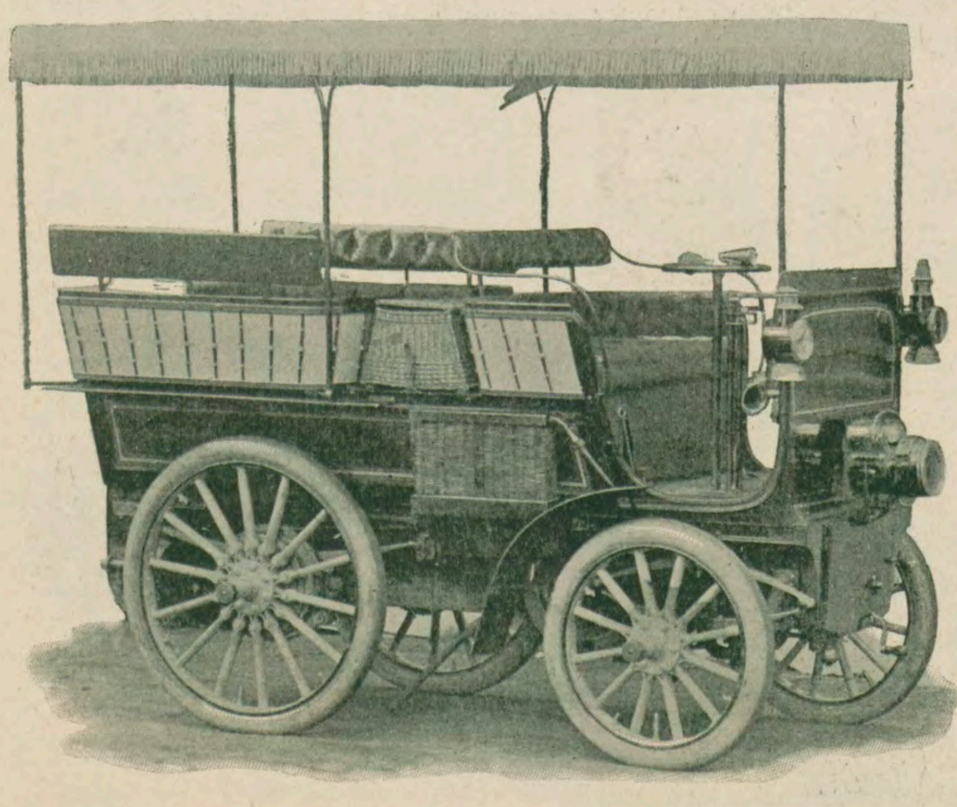
Quant au break, c'est le véhicule rêvé pour grandes familles. Il peut transporter six personnes fort à l'aise et le dais qui le surmonte garantit les voyageurs de la pluie et des ardeurs du soleil.

Ces quelques lignes suffisent à donner aux lecteurs de la *Vie au grand air* une idée des nouvelles voitures de Dietrich. Ils s'en rendront compte par eux-mêmes en visitant les magasins de la Société commerciale d'automobiles, 77, *bis*, avenue de la Grande-Armée, où ils trouveront un choix aussi complet que varié des meilleurs types sortis des usines de Lunéville.

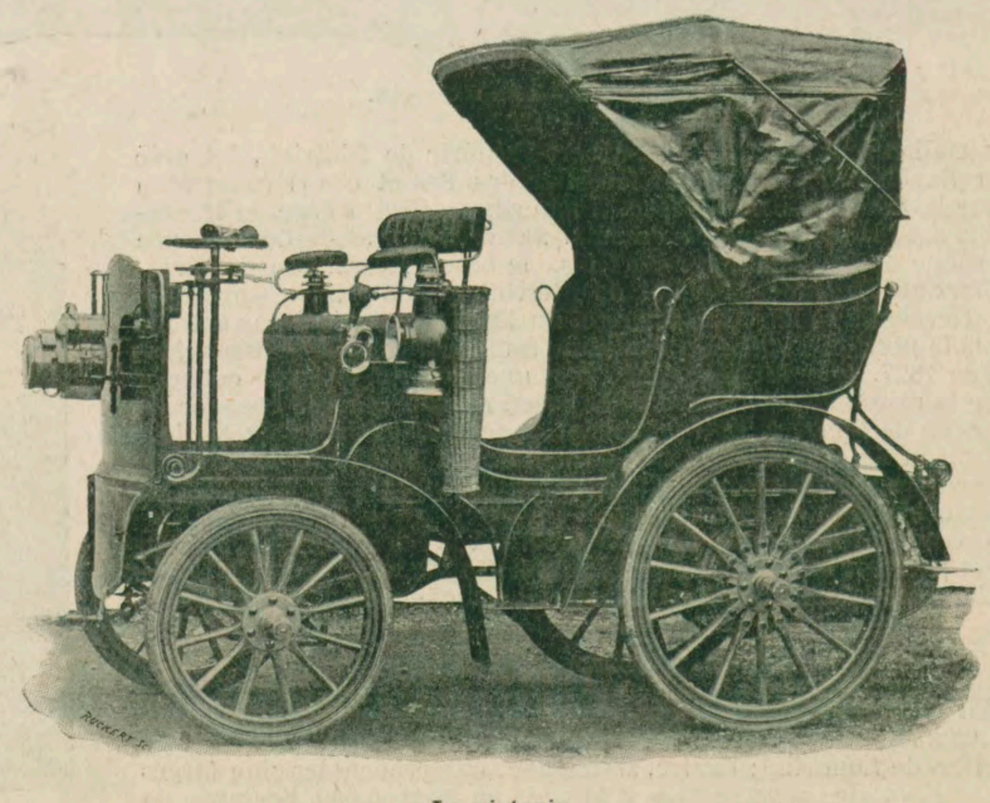
C. Tampier



La voiture de course de 18 chevaux.



Le break.



La victoria.

Les championnats d'Athlétisme

La finale du championnat de 100 mètres, Hamond gagnant.

Il est possible que les épreuves athlétiques n'attirent de longtemps le grand public lequel se plaît davantage sur les hippodromes et même sur les vélodromes.

Cela tient, sans doute, à ce qu'une légère initiation est nécessaire pour prendre un réel plaisir au spectacle des courses à pied et des différents concours de sauts et de lancement de poids. Cependant, j'ai vu des gens enthousiasmés par une première visite au Racing-Club de France. Le cadre enchanteur y était certainement pour quelque chose ; mais il en est qui saisissent tout de suite le côté esthétique de ces jeux. Ils ont également conscience, en y assistant, qu'il se fait là une œuvre utile et vraiment patriotique.

Du reste, les sportsmen furent nombreux qui se rendirent sur la jolie pelouse de la Croix-Catelan pour voir se disputer les championnats nationaux d'athlétisme. L'U. S. F. S. A. avait très bien fait les choses : des gardes municipaux à cheval et à pied, deux escouades d'agents, une musique militaire ; tel était le déploiement de forces imposant au milieu duquel les épreuves se déroulèrent.

Torchebœuf, gagnant du concours de lancement du poids.

En outre — ce qui vaut mieux encore — le sport fut excellent : trois records français battus, tel est le résultat le plus heureux de cette journée. Cependant, je dois à la vérité de dire que les temps et les distances établis, à part ceux de Deloge, de Sheldon, de Gonthier et Tauzin, n'ont rien d'extraordinaire et ne sont nullement comparables aux résultats obtenus dans la moindre des réunions athlétiques d'Angleterre ou d'Amérique. Certes, nos jeunes sportsmen sont particulièrement doués et plus d'un serait capable d'égaler ou de surpasser les prouesses anglo-saxonnes. Mais c'est l'entraînement et la méthode qui font encore défaut. On accomplit l'exercice par-dessus la jambe, à ses moments perdus. Le programme universitaire ne laisse pas, je le sais, beaucoup de loisirs aux scolaires et aux étudiants ; néanmoins, ils pourraient mieux faire encore s'ils voulaient s'inquiéter de la meilleure façon de s'y prendre.

Voici les meilleures performances accomplies et les noms des champions de 1900 :

Dans le 110 mètres haies — la plus plaisante des épreuves athlétiques — Lécuyer a couvert la distance en 17 s. 2/5. Cela n'égale pas le record du monde qui est de 15 secondes, mais il faut considérer que Lécuyer fait son service militaire à Rambouillet.

Le temps du championnat de 100 mètres : 11 sec. 4/5, ne dénoterait pas chez le vainqueur, Hamond (R. C. F.), une qualité transcendante, si l'homme n'avait gagné très facilement, par 3 mètres.

Saut en longueur. — Une faute.

Le championnat en hauteur a donné un résultat plus médiocre encore. Le vainqueur, Monier, n'a franchi que 1m,52 (record du monde : 1m,99).

Le 400 mètres, gagné par Faidide (U. A. 1er), a donné lieu à une course d'attente ridicule qui a coûté la course à French.

Deloge a fait les deux meilleures performances de la journée en remportant : 1° le 1,500 mètres en 4 m. 11 s. 3/5 (record). Cela donnerait le mille (1,609 mètres) en 4 m. 25 sec. environ, ce qui constituerait un très beau temps, même en Angleterre.

Le même Deloge a remporté le 800 mètres plat en 1 m. 59 sec., temps tout à fait excellent. Si Deloge conserve sa forme pour les championnats internationaux, il pourra lutter avec avantage contre les athlètes étrangers.

H. Tauzin (R. C. F.) a gagné le 400 mètres haies en 58 sec. 4/5.

Passons rapidement aux autres résultats :

Lancement du poids : Torchebœuf (R. C. F.) à 11m,07 ;

Saut en longueur : Sheldon, 6 m. 64 c. 1/2 (record français) ;

Gontier (C. C.) lance le disque à 31 m. 59 et saute à la perche 2 m. 90.

G. De Lafrete.

Le départ du championnat de 1,500 mètres, Deloge, gagnant, à la corde.

Rien ne rafraîchit mieux

que les nouvelles boissons gazeuses variées, hygiéniques et économiques obtenues instantanément par les Sparklets. Envoi gratuit des recettes. Écrire 37, boulevard Haussmann.

Le Gérant : Jarrigon.

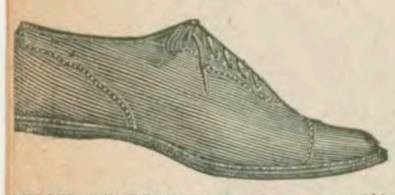
144. — Lib. Imp. réunies, rue Saint-Benoît, 7, Paris. — Motteroz, directeur.

LA MODE SPORTIVE

Le Tennis.

Bien peu de gens ignorent encore aujourd'hui ce qu'est le jeu de tennis. Ce sport devenu l'exercice favori du grand monde, prend chaque année une extension plus considérable et toutes nos jolies plages de la Manche et de la Côte d'Azur organisent des tournois qui obtiennent un succès mérité.

Tous les joueurs de tennis savent l'importance qu'il faut attacher au choix de l'équipement. Le premier soin du joueur est toujours de se procurer de bons souliers, souples et confortables, bien appropriés à ce genre de sport et une raquette légère, solide et bien en main.



SOULIER DE TENNIS pour dames, modèle très élégant et très léger, semelle buffle ou caoutchouc. Prix..... **17.50**

La Maison **COOK et Cie** qui tient à conserver la première place pour tout ce qui touche au sport, a une collection de chaussures de tennis, pour dames et pour messieurs qui défie toute concurrence.

BOTTINE TENNIS en toile blanche, semelle caouchouc. Prix..... **18.50**

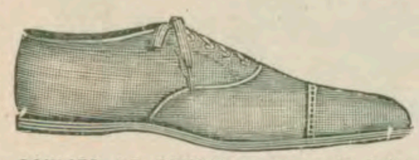
BOTTINE veau jaune, modèle riche très soigné, semelle buffle. Prix..... **25** »

Nous reproduisons le dessin de quelques bons modèles et regrettons que la place restreinte dont nous disposons pour notre chronique de mode ne nous permette pas de reproduire la collection complète.

SOULIER DE TENNIS en veau jaune, semelle caoutchouc, modèle élégant. Prix..... **15.50**

Qualité extra semelle buffle. Prix..... **21** »

Nos lecteurs trouveront d'ailleurs tous les renseignements complémentaires dans le *Catalogue illustré* qui est envoyé franco sur demande adressée à **MM. COOK et Cie**, 23, rue Auber, Paris.



SOULIER DE TENNIS en peau de daim, semelle buffle, en blanc seulement. Prix..... **21** »

SOULIER en toile blanche, semelle caoutchouc. Prix. **15.50**

SMART.

Suprême Pernot

le meilleur des desserts fins.

LUMIÈRE ÉLECTRIQUE TRANSPORTABLE

LAMPE DE POCHE "L'ÉCLAIR"

" Ever ready "

simple, pratique, sans produits chimiques. Breveté S. G. D. G.

La lumière électrique instantanée. — Examinez et jugez vous-même.

Catalogue franco sur demande

THE AMERICAN ELECTRICAL NOVELTY and Mfg Co

16, Cour des Petites-Écuries, Paris

Une Montre en Or pour Rien

Toutes les revues scientifiques se sont occupées dernièrement du nouveau métal l'*Oraline* qui vient de faire son apparition en Angleterre et en Amérique. Le secret de la composition de ce beau métal est connu; c'est un mélange *d'or pur, bronze et aluminium*. Sa couleur est absolument celle de *l'or jaune*. Il résiste aux acides, ne se décomposant pas, et est en conséquence *indéfraîchissable*. Il est un peu moins lourd que l'or à 18 cts; ce n'est qu'au poids qu'on peut distinguer *l'or* de *l'oraline*. La **Australian Gold Watch Co** de Londres s'est constituée dans le but d'appliquer l'*oraline* à l'horlogerie. Elle a fabriqué deux magnifiques types de montres à remontoir : la *montre homme* 19 lignes et celle pour *dame* 11 3/4 lignes. Les mouvements à cylindre *façon ancre* sont montés sur rubis, balancier perfectionné, spiral droit. Les deux boîtiers très solides sont en *oraline*, sans dessins, ni guillochages. Ces pièces ont absolument l'aspect de *riches chronomètres à 500 francs*.

Le succès des montres de l'*Australian Gold Watch Co* sur les marchés de l'Angleterre et de l'Amérique du Nord a été **énorme**. Leur prix de vente en gros aux horlogers est fixé à 720 francs la douzaine, soit 60 francs la pièce.

Pour faire connaître ses articles à l'Europe continentale, la Direction de la Société a décidé de procéder comme en Amérique; c'est-à-dire de sacrifier vingt mille montres, en les cédant directement au public à un prix dérisoire, prix qui couvrira à peine les frais généraux. *On n'expédie rien ni aux horlogers ni aux bazars.*

Pour un mois seulement et jusqu'à épuisement du stock sacrifié, le soussigné, agent général de la Société pour la France et la Belgique, expédiera franco par la poste, et contre un mandat de *vingt francs*, une montre-remontoir *oraline* pour homme ou dame. On expédie aussi contre remboursement; mais dans ce cas les frais d'envoi et retour d'argent, soit 1 fr. 10 cent., sont à la charge de l'acheteur.

Toutes les commandes sont exécutées dans la huitaine et les pièces sont expédiées *soigneusement repassées et essayées*, avec un bulletin de garantie de *cinq ans* pour le mouvement et de *vingt ans* pour le métal.

Toute marchandise qui ne serait pas de complète satisfaction de l'acheteur et qui serait retournée franco dans les 48 heures sera immédiatement et intégralement remboursée.

Lettres et mandats doivent être adressés à M. **Eugène ROUX**, seul agent général, 21, rue des Bonnetiers, à **Rouen** (Seine-Inférieure).

ECHOS

Pour assurer votre digestion, demandez dans tous les restaurants l'eau de **VICHY-ETAT**, Célestins, Grande-Grille ou Hôpital (en bouteilles ou demi-bouteilles) avec le disque bleu **VICHY-ETAT**, garantie de leur authenticité sur le goulot.

CYCLES TOUTES MARQUES & APPels PHOTOGques

un seul 15e comptant

Crédit 15 mois

sans aucune majoration sur les prix de détail.

Catalogue illustré franco.

AGENCES RÉUNIES, 5, Bd de STRASBOURG, PARIS

Ainsi que nous l'annoncions dans notre numéro du 12 mai, nous tenons à la disposition de nos lecteurs de province et de l'étranger des **Carnets Médicaux** d'une durée d'une semaine et d'un mois, au prix de 10 francs et 20 francs. Ces carnets, créés par **l'Institut Médical International**, 5, rue de l'Echelle, à Paris, donnent à leurs titulaires, sans autres frais, le droit aux soins médicaux et dentaires dont ils pourraient avoir besoin pendant leur séjour à Paris. Ces carnets peuvent être pris dans nos bureaux à Paris ou expédiés contre l'envoi de leur montant en mandat-poste adressé à l'Administration de la *Vie au Grand Air* avec les indications suivantes : Noms, prénoms, âge et domicile du ou des titulaires.

Les carnets sont valables pour une personne seule ou une famille (père, mère, enfants).

L'Institut Médical International possède également une installation complète d'électrothérapie que nous recommandons à tous ceux, et ils sont légion, qui ont besoin des effets bienfaisants de l'électricité.

Beaucoup de personnes sont embarrassées sur le choix d'une maison pour leurs costumes et accessoires indispensables à tous les sports, tels que : *costumes cyclistes, vêtements en peaux pour chauffeurs, maillots pour coureurs, costumes d'équipement pour la marine de plaisance, et les articles en général concernant les jeux athletiques*, lawn-tennis, football, avirons, l'escrime, et les pavillons et guidons de sociétés. La Maison tout indiquée, est assurément celle du **PETIT MATELOT, 43, quai d'Anjou.**

Nous engageons les amateurs de sport de toutes sortes, à se faire envoyer franco le nouveau catalogue de la maison, certains qu'ils trouveront des renseignements sur tous les articles appropriés au sport qu'ils cultivent.

La maison fait des devis spéciaux aux sociétés, et répond par retour du courrier à toute demande de renseignements. PLEINAIR.

Vient de paraître

LE

CARNET des CHAUFFEURS

Avec sa Carte routière

PRIX : 3 FR. 50

OREZZA-PIANE

Carte blanche

Eau de Table sans Rivale

Dans tous les bons restaurants et 8, pl. de la Madeleine

NOS CONCOURS MENSUELS

Nous donnerons dans notre prochain numéro le sujet du concours 30 et le résultat du concours 29.

Hôtels Recommandés

ENVIRONS DE PARIS

PAVILLON D'ARMENONVILLE au Bois de Boulogne; rendez-vous du Tout-Paris sportif. Garage.

TROUVILLE

HOTEL DE PARIS meme direction que le Pavillon d'Armenonville. — Sur la mer. — Garage, grand confort.

VILLENEUVE-SUR-LOT

HOTEL DE FRANCE Téléphone. — Jardins d'été, recommandé aux Voyageurs, Touristes. — Garage.

TONNEINS

HOTEL P. DEGALS ex-Directeur de l'*Hôtel de l'Europe*. Recommandé aux Voyageurs de commerce, Touristes.

PÉRIGUEUX

GRAND HOTEL DE FRANCE Recommandé aux touristes et voyageurs. Garage pour automobiles confortable.

NÉRAC

HOTEL DE FRANCE DUBERNET. Recommandé aux voyageurs, touristes. Garage.

Mécaniciens Recommandés

MARSEILLE

PHÉNIX-MACHINES, 62, rue Saint-Ferréol, Cycles, Accessoires, réparations.

Officiers Ministériels

MAISON, 36, av. Villemain. Rev. 3,260 fr. M. à prix 30,000 fr. Adj. sr 1 ench. ch. des not. Paris, 10 juillet. S'ad. Me BOURDEL, not. à Paris, 30, r. Beuret.

BOULOGNE, 85 et 87, av. des Moulineaux. PROPRIÉTÉ. Ce 1949 m. R. 4,790 f. M. à p. 55,000 f. Adj. s. 1 en. ch. not. Paris, 17 juil., Me COCTEAU, n. 242, b. St-Germain.

Mon **VICTOR-HUGO** 171, av. 385 m. R. 8,300 f. M. à p. 100,000 f. Adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, 10 juillet. Me VALLÉE, not. 204, b. Voltaire.

DÉPARTEMENT DE LA SEINE

LOTISSEMENT DES TERRAINS DE MAZAS

2 TERRAINS A adj. s. 1 ench. Ch. des not. de Paris, le 10 juillet 1900. rues Nouvelles. Surf. 407 m. 18 et 434 m. 34. Mises à prix 160 le m. S'adr. aux not. Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, rue des Pyramides, et DELORME, 11, r. Auber, dép. de l'ench.

3 MAISONS. 1° 8, r. Descartes. Ce 276 m. R. br. 11,000 f. 2° 56, b. Latour-Maubourg. Ce 220 m 56. Rev. br. 11,500 f. 3° 42, r. Faber, Ce 181 m 60. Rev. br. 5,400 fr. M. à p. 100,000 f., 100,000 f., 50,000 f. Adj. s. 1 ench. ch. des not., 24 juillet. Me VINCENT, not., 183, b. St-Germain.

Fds de Const. Vente et garage de Voitures **AUTOMOBILES** & Moteurs divers à Paris, 241, Bd Péreire, dép. de la Sté ERNST & Cie. Adj. en 2 lots, ét. de Me RAGOT, not., 11, r. Louis-Legrand, le 5 juillet, à 1 h. M. à p. 15.000 fr.-10.000 fr. S'ad. à Me VIALLARD, liquid., 92, r. Richelieu, et audit notaire.

BAIN de SIÈGE à DOUCHE ASCENDANTE "L'AUTOMATIQUE"

Précieux pour les Malades.

Bienfaisant pour les Personnes en bonne santé. Recommandé aux Sportsmen, Cyclistes, Cavaliers, etc.

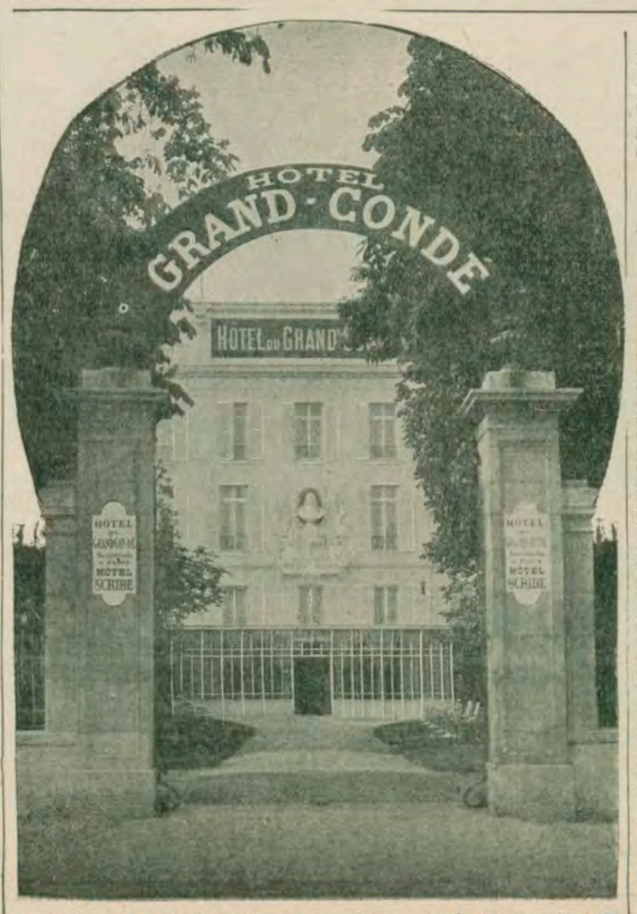
Cet Appareil fonctionne sans **AUCUNE INSTALLATION de CONDUITE d'EAU** et peut se transporter facilement d'une pièce à l'autre.

PRIX : *Paris*, **39** fr. *Province*, port et emballage en plus.

G. MEYER, 54, Rue de Bondy, Paris.

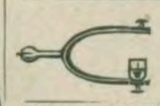
Le Refroidisseur Loyal

204, Rue St. Maur, Paris



Entrée de l'hôtel du Grand-Condé à Chantilly.

Superbe Voiture PANHARD et LEVASSOR moteur 6 chevaux, direction, volant, grand radiateur 4 vitesses; pavillon et glace démontable, bandages caoutchoucs, torrilhons neufs, peinture blanc ivoire, garniture maroquin. Adresser offres à Me J. FUGIER, 61, avenue Gambetta, à Valence (Rhône).



ÉPERONS, MORS, ÉTRIERS,

Envoi du Catalogue sur demande

MINIER, 83 bis, rue de Rivoli.

AUTOMOBILES

N. BRAVO

3, rue Bonnet, CLICHY (Seine)

Voitures de tous Modèles

CARROSSERIE de LUXE

Solidité - Confort - Hygiène

Moteurs de 5 à 20 chevaux (Système N. BRAVO)

BREVETÉ S. G. D. G.

Mise en marche instantanée

Marche parfaite

Atelier spécial pour RÉPARATIONS D'AUTOMOBILES de tous systèmes

PLUS DE CREVAISONS

Pneumatic Protector

BREVETÉ S.G.D.G.

S'ADAPTANT A TOUS LES PNEUMATIQUES

41, Rue St Ferdinand — PARIS

P.P. BREVETÉ S.G.D.G. MARQUE DÉPOSÉE